

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL. OBJETIVOS Y ÁREAS ESTRATÉGICAS. ELABORACIÓN, SEGUIMIENTO Y CONTROL. PLAN DE ACTUACIÓN ANUAL COMO ELEMENTO DE COMPROMISO PARA LA CONSECUCCIÓN DE LOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS.

Introducción: la planificación de la materia de seguridad vial

Los graves problemas que generó el fenómeno del tráfico motorizado en los últimos decenios hicieron necesario que los poderes públicos intervinieran con medidas normativas y administrativas. Pero ni las normas, ni el régimen exigido de autorizaciones, ni las órdenes, ni las sanciones acabaron con el problema. Se puso de manifiesto que esa actividad de limitación e intervención de los poderes públicos en la esfera de actividad de los particulares, si bien era necesaria, resultaba insuficiente. Hubo que acudir a otras técnicas ya que los problemas sociales y ambientales del tráfico subsistían y los accidentes no se reducían. Se decidió acudir a la planificación al considerarla una técnica adecuada para tutelar todos los bienes y derechos presentes en el tráfico y para solucionar los problemas que conlleva la circulación vial porque:

- Por una parte, permite conseguir la necesaria **coordinación** entre las diferentes actuaciones de los diferentes órganos que tienen competencias en materia de seguridad vial, ya que esas actuaciones se recogen de una manera sistematizada y ordenada en un documento.
- Y por otra parte, permite la **consideración conjunta de un fenómeno y su problemática, concretar los intereses implicados, seleccionar los fines y objetivos a alcanzar y arbitrar las acciones y los medios necesarios para alcanzarlos en un período de tiempo determinado.**

1. El Plan Nacional de Seguridad Vial como elemento de compromiso para la determinación de objetivos.

El problema de la creciente gravedad de los accidentes de tráfico, sobre todo en los primeros años de la década de los ochenta, llevó a la mayor parte de los países, y de modo muy especial a los integrados en el ámbito de la OCDE (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico), a articular una política de "Prevención Vial" que pudiera atajar eficazmente el problema.

Tal decisión se desarrolló en un doble frente: nacional e internacional. En el primer sentido cada país procuró intensificar su propia actuación, creando

o vigorizando instituciones apropiadas y consagrando a los programas por ellos elaborados los medios necesarios.

En el segundo aspecto, es decir, desde el punto de vista de la cooperación internacional, la OCDE acentuó sus esfuerzos de investigación, mediante el estudio de las cuestiones más graves y urgentes, y la CEMT (Conferencia Europea de Ministros de Transportes) acordó una serie de medidas de seguridad que los diferentes países fueron introduciendo en sus respectivos sistemas normativos u operativos.

Por lo que a España se refiere, la entonces llamada Comisión Nacional de Seguridad de la Circulación Vial, creada en 1976 y remodelada en 1979, estuvo ya en condiciones, con el concurso de todos los sectores implicados de la Administración y de la sociedad, de elevar al Gobierno un proyecto global de Programa Nacional de Seguridad Vial.

El primer Plan Nacional de Seguridad Vial se aprobó por Acuerdo del Consejo de Ministros en el año 1979 y contenía todas las actuaciones a realizar en el año 1980. Durante los años siguientes, con definición anual o por períodos más largos, se han ido elaborando Planes Nacionales de Seguridad Vial. A partir de 1989, los planes han tenido carácter anual y a partir de 1997, en que se crea la Comisión Interministerial de Seguridad Vial, es este organismo el encargado de su aprobación. La primera alusión legislativa a los mismos se contempla en el artículo 8.2 de la Ley de Seguridad Vial, que encomienda al Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial (CSTSCV) su elaboración para su posterior propuesta al Gobierno.

1. 1. Estructura y contenidos

En cuanto a su **contenido**, el Plan Nacional de Seguridad Vial constituyó un programa detallado de las actuaciones a realizar por los diferentes sectores en las materias que tienen alguna incidencia en la seguridad vial. En él se determinaron unos objetivos con un firme compromiso de cumplirlos

Los planes nacionales de seguridad vial presentaban una **estructura** que derivaba de los "Planes integrados de seguridad vial" diseñados y propuestos en su día por la OCDE y recogían, por capítulos de actividad, todas las actuaciones previstas para el año siguiente, es decir, en educación y formación vial, vigilancia y control, acondicionamiento y servicios, con actuaciones relativas al vehículo y a la vía, a la circulación, su control y la asistencia al usuario, en normativa en materia de seguridad vial y en estudios y programas.

1. 2. Elaboración y seguimiento

La **elaboración** del plan correspondió a un grupo de trabajo permanente en el seno del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial, que se reunía para realizar el documento-borrador que elevaba a la Comisión Permanente y después al Pleno del citado Consejo, para finalmente ser **aprobado** por la Comisión Interministerial de Seguridad Vial.

El **seguimiento** y control de las actividades era fundamental para conocer su grado de implantación y corregir sus posibles desviaciones. Se llevaba a cabo por el propio Consejo que cada año informaba del índice de cumplimiento.

Estos planes de seguridad vial, si bien sirvieron durante muchos años, por una parte, para trabajar de cara a unos objetivos que cada organismo con competencias en materia de seguridad vial se marcaba y trataba de cumplir, y por otra, para coordinar todas esas actuaciones en favor de la consecución de mayores índices de seguridad vial, no dejaban de ser meras declaraciones de buenas intenciones, ya que no tenían objetivos cuantificados.

La Unión europea en el año 2001 publica el Libro Blanco del Transporte y en el año 2003 el Programa de Acción Europeo en materia de seguridad vial, estableciendo el objetivo de conseguir una reducción del 50% de las víctimas mortales por accidente de tráfico en el horizonte del año 2010. Recomienda, además, a los países que la forman, que se pongan a trabajar en planes estratégicos de seguridad vial. Siguiendo estas recomendaciones y, ante las preocupantes cifras de accidentalidad en nuestro país, se consideró conveniente la elaboración de un Plan Estratégico de Seguridad Vial.

2. El Plan Estratégico: objetivos y principales medidas

Si los accidentes en España constituyen un problema de primera magnitud, su resolución requiere también un esfuerzo equivalente que implique, dinamice y canalice la actuación social en la materia. Con esta idea nació el Plan Estratégico de Seguridad Vial con un objetivo claro y ambicioso: reducir en un 40% el número de muertos en accidentes de circulación, tomando el año 2003 como año base de referencia para ese cálculo.

Una de las bases de dicho plan es lo que se ha denominado el "ajuste en la percepción del riesgo". Esto es:

- Una mejor información del riesgo asociado a determinados factores (alcohol, velocidad, etc.) con el objetivo de que dicho conocimiento refuerce determinadas conductas del conjunto de conductores.
- Un mejor control de los factores de riesgo, de modo que la probabilidad de ser controlado y, en su caso, sancionado sea muy elevada, y el coste asociado también
- Una mejor calidad de los servicios e infraestructuras
- Todo ello sin olvidar que, junto a la Administración del Estado, hace falta una mayor implicación de los Ayuntamientos y las Comunidades Autónomas, así como de las organizaciones profesionales, económicas y sociales involucradas en la seguridad vial

Su elaboración se ha llevado a cabo en tres fases. En la primera, se establecen un conjunto de Medidas Especiales de Seguridad Vial 2004-2005, de implementación inmediata, dirigidas a una obtención rápida de resultados. En segundo lugar, se elaboró un Plan de Acciones Claves 2005-2008, como plan de mejora permanente, de implementación continuada, dirigida al

mantenimiento y la mejora constante de resultados. Por último, y a fin de marcar pautas y sensibilizar a los Ayuntamientos, está en marcha la elaboración de un Plan Municipal de Seguridad Vial Tipo, que les facilite la planificación de sus actuaciones.

2. 1. Medidas Especiales 2004-2005

Se trata de un conjunto de 8 medidas, como se ha dicho, de implementación inmediata para la obtención de resultados rápidos. A saber:

- 1) Creación del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, a fin de conocer mejor el problema de la siniestralidad vial y sus consecuencias. Esto es, contar con un centro de referencia para la obtención de datos e indicadores sobre la evolución de la siniestralidad en España y su comparación con los países de la Unión Europea, así como realizar la coordinación de las investigaciones que realizan las universidades y fundaciones relacionadas con la materia, impulsar la participación social, y propagar los conocimientos y datos de seguridad vial.
- 2) Potenciación del Consejo Superior de Seguridad Vial, como foro permanente de análisis y debate en el que intervengan todos aquellos actores cuyo rol es relevante para la mejora de la seguridad vial, con una fuerte participación no sólo de las administraciones sino de la sociedad civil a través de las asociaciones y entidades relacionadas con la materia.
- 3) Diseño y realización de campañas de información especiales y diferenciadas para cada grupo de riesgo, tratando de disuadir de las conductas arriesgadas propias de cada uno.
- 4) Implantación de dispositivos de vigilancia a fin de erradicar una de las más importantes de aquellas conductas, la velocidad excesiva. Para ello se ha diseñado un plan de radares fijos de control automático a fin de conseguir la máxima eficacia y eficiencia en el propósito.
- 5) Incorporación de efectivos a las plantillas de agentes de tráfico para poder llevar a cabo una vigilancia y control proporcionada a las necesidades. Con ello se garantizará la mayor presencia y el mejor control de las infracciones.
- 6) Implantación del Permiso por Puntos. Con esta nueva modalidad se trata de sustituir la actual concepción del permiso de conducir por la idea de un crédito social que va perdiéndose mediante la deducción de puntos, por la comisión de infracciones graves o muy graves relacionadas con la seguridad vial y cuya pérdida total supone la pérdida del permiso, requiriendo para su recuperación un nuevo proceso formativo. Se trata, en definitiva, de castigar la reincidencia, sobre todo de aquellas infracciones que más gravemente ponen en peligro la seguridad vial y de cambiar conductas antisociales mediante cursos de sensibilización y reeducación.
- 7) Revisión del actual modelo formativo promoviendo una mayor presencia de contenidos relacionados con la seguridad vial y las actitudes en los temarios de exámenes para la obtención del permiso. Ello queda complementado con la introducción de los

cursos de reeducación y sensibilización en materia de seguridad vial como formación continua para la recuperación de puntos.

- 8) Finalmente, elaboración de una guía o manual para la elaboración de los Planes Municipales de seguridad vial por cuanto el 52% de los accidentes con víctimas se concentran en el ámbito urbano y tienen unas características que aconsejan una atención específica en su tratamiento.

2. 2. Plan de Acciones Estratégicas Claves 2005-2008

El Plan Estratégico pretende ser la hoja de ruta que debe guiar la política de seguridad vial en los próximos años a fin de que las medidas que contiene tengan un efecto duradero en el tiempo y consoliden resultados más favorables en las cifras de siniestralidad.

Su elaboración se ha realizado a partir de tres pilares: en primer lugar, el análisis de la documentación existente, en segundo lugar, las entrevistas a los principales agentes, asociaciones y organismos que trabajan por la seguridad vial y, por último, la investigación de las mejores prácticas y modelos a nivel internacional.

El Plan de Acciones Estratégicas Claves tiene 26 objetivos estratégicos ordenados según su impacto en los tres pilares básicos: usuario, vehículo y vía, y otros dos ejes complementarios de análisis (factor temporal y factores de accidentalidad/severidad).

Para la consecución de los objetivos estratégicos, el plan recoge un conjunto de acciones estratégicas claves agrupadas en **áreas estratégicas** que a su vez se dividen en un conjunto de **objetivos operativos** o metas concretas asociadas directamente a las acciones a fin de facilitar el análisis, control y revisión del cumplimiento de las mismas y, por tanto, la eficacia del Plan en su conjunto.

El conjunto de áreas y líneas estratégicas recogidas en el Plan requerirá necesariamente de la coordinación constante de las administraciones, el firme compromiso de todos los agentes y organismos implicados y la participación activa de la sociedad civil.

Estas **áreas estratégicas** son:

- 1) Educación y formación vial: mejorar los procesos de formación incrementando la formación vial del conjunto de usuarios de las vías, potenciando en particular la educación sobre seguridad vial de la población en edad escolar y mejorar la capacidad de todos los conductores, mediante reeducación y sensibilización ante los comportamientos viales. Mejorar, también, los procesos de obtención del permiso de conducir.
- 2) Concienciación de la seguridad vial: involucrar a toda la sociedad en la materia, logrando la máxima implicación de todos los sectores sociales en el debate sobre seguridad vial y prevención

- de accidentes, de manera que se llegue al convencimiento de que la seguridad vial es cosa de todos.
- 3) Vigilancia y control: con el fin de hacer más efectiva la disciplina de los conductores, se pretende una mejora de las actuaciones y los medios para la vigilancia y el control de los usuarios. Se plantea la necesidad de promover las reformas legislativas que optimicen el procedimiento sancionador, así como sensibilizar y especializar a jueces y fiscales en materia de seguridad vial.
 - 4) Seguridad de los vehículos: es necesario lograr vehículos más seguros que dispongan de más y mejores elementos tanto para conductores como pasajeros y peatones, así como potenciar la renovación y modernización del parque de vehículos y los sistemas de registro.
 - 5) Infraestructuras y gestión/información del tráfico: se trata de disponer de carreteras y tráfico más seguros. Esto es, una mejor gestión de la movilidad ayudará a que los usuarios dispongan de una mayor y mejor información acerca de la situación del tráfico y de la carretera, antes y durante el viaje. Además de hacerse patente la necesidad de conservar, mantener, mejorar y crear infraestructuras y preocuparse de su acondicionamiento y conservación, eliminando los tramos de concentración de accidentes.
 - 6) Seguridad vial laboral y en el transporte: se trata de hacer más seguro el transporte de viajeros y mercancías mediante una concienciación, formación y reciclaje obligatorio, mediante controles automáticos más eficaces (limitadores de velocidad y tacógrafos digitales y analógicos), promoviendo la utilización del cinturón de seguridad y mediante la colaboración y el diálogo con el sector profesional para reducir los accidentes de tráfico vinculados con el trabajo.
 - 7) Atención a las víctimas y sus familias: mejorar los tiempos de respuesta a los accidentes así como la atención a las víctimas mediante más apoyo y asistencia después del accidente.
 - 8) Investigación y análisis de seguridad vial: tratar de disponer de una información coordinada y orientada a mejorar la seguridad vial, vinculando aquella a las actuaciones prioritarias y los resultados a alcanzar.
 - 9) Participación de la sociedad civil. Esto es, lograr una participación directa y efectiva de toda la sociedad potenciando, entre otras medidas, el Consejo Superior de Seguridad Vial, con una mayor participación de las organizaciones y entidades relacionadas con la seguridad vial.
 - 10) Coordinación entre administraciones. Todas las administraciones han de sumar y coordinar esfuerzos y actuaciones para mejorar la seguridad vial de todo el territorio.

Fijadas las acciones claves, el plan se dota de un eficiente sistema de **indicadores** ligado a cada estrategia, a fin de facilitar el seguimiento y análisis constante de la realidad, y la eficaz gestión y toma de decisiones. El plan recoge tres tipos de indicadores: indicadores de objetivos prioritarios (que

permiten el seguimiento de la evolución de las grandes problemáticas), indicadores de actividad (que permiten el control de la implantación de cada acción) e indicadores de resultado (análisis final del impacto y las consecuencias de cada acción clave).

Seguimiento y control del Plan: órganos y mecanismos de gestión

El seguimiento y control del Plan es una tarea indispensable para lograr su éxito y es la que ayudará a evaluar los resultados obtenidos y a modificar las estrategias si aquellos no han sido satisfactorios. Para llevar a cabo el seguimiento y control se han establecido diferentes niveles de actuación.

1º. Comisión Interministerial de Seguridad Vial

El liderazgo y compromiso político con el Plan corresponde a representantes políticos al más alto nivel. Los representantes de la Comisión Interministerial de Seguridad Vial son los que lo aprueban y tienen la responsabilidad última del cumplimiento de los objetivos marcados. Ellos portarán la visión estratégica global, dotarán al Plan de los recursos necesarios, contrastarán y aprobarán el control, seguimiento y evaluación de la implantación del Plan y complementarán su ejecución mediante una labor continua de promoción de la seguridad vial en todos los ámbitos.

2º. Comité Director

Para la revisión del grado de desarrollo operativo del Plan se crea un Comité Director compuesto por el Director General de Tráfico y los Directores Generales de los Ministerios implicados. Este Comité Director contará, así mismo, con un Equipo Técnico que garantizará el desarrollo integral de todos los ámbitos de trabajo del Plan y hará el seguimiento y evaluación semestral de todas las actividades y proyectos.

3º. Observatorio Nacional de Seguridad Vial

Es el órgano gestor del Plan, a quien corresponde medir y controlar semestralmente el grado de cumplimiento de los objetivos cuantitativos, medir anualmente los indicadores asociados a las acciones claves, elaborar el Plan de Actuaciones anual, en el marco fijado por el Plan Estratégico y elaborar la Memoria de Actividades de cada año.

4º. Consejo Superior de Seguridad Vial

Informa el Plan Estratégico y el Plan de Actuaciones anual, propone, plantea y debate sobre temas y acciones relacionados con el Plan y es el instrumento a través del cual se consigue la consulta y participación, así como la implicación y el compromiso de las administraciones públicas.

2.3. Plan de Actuaciones anual

Es un documento de programación trabajo y control que pretende dotar a la política de seguridad vial de un tratamiento integral recogiendo aquellas medidas o acciones de todos los intervinientes que se llevarán a cabo en el año

a que se refiera el plan. Las acciones que se plasman en él se han obtenido del calendario establecido en el Plan de Acciones Estratégicas Claves 2005-2008.

El Plan de Actuaciones lo elabora el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, lo informa el Consejo Superior de Seguridad Vial, lo aprueba la Comisión Interministerial de Seguridad Vial, habiéndose creado un Comité Director que, con su equipo técnico y el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, como gestor del Plan, serán los encargados de su seguimiento, elaborando una memoria de actividades al finalizar el año. Su estructura es la misma del Plan de Acciones Estratégicas Claves, es decir, hay 10 áreas estratégicas en las que encajan las acciones marcadas para cada año. Para cada acción se especifican los organismos responsables de las mismas y los indicadores asociados a cada una, que darán a conocer su grado de implantación y cumplimiento.

3. Prioridades de los programas de seguridad vial y prevención de lesiones en la Unión Europea. Programas de acción comunitaria

3. 1. Programa de Acción Europeo de Seguridad Vial

La UE entra con fuerza en la lucha contra la siniestralidad lanzando en su Programa de Acción Europeo de Seguridad Vial el ambicioso objetivo de reducir en un 50% el número de víctimas mortales para el año 2010.

La Comisión Europea pone de manifiesto que no valen las iniciativas aisladas, que la seguridad vial debe tener un tratamiento integral y multidisciplinar, que es preciso fijar objetivos concretos y cuantificados en el tiempo y que deben identificarse las actuaciones o acciones para conseguirlos recomendando la elaboración de planes estratégicos.

A la hora de analizar la seguridad vial, el Programa de Acción Europeo de Seguridad Vial no puede ser más taxativo al afirmar que:

- 1) Cada año en Europa siguen falleciendo en accidente de tráfico cerca de 40.000 personas y 1.700.000 resultan heridas. Y, aún con diferencias en las tendencias de mortalidad, todos los países se enfrentan a los mismos problemas de seguridad vial.
- 2) Se conocen perfectamente las principales causas de los accidentes o de las lesiones: Velocidad excesiva o inadecuada, consumo de alcohol o drogas, no utilización de los sistemas de retención, protección insuficiente ofrecida por los vehículos en caso de colisión, existencia en la vía de tramos con alto riesgo de accidente, inobservancia de los períodos de conducción y descanso en el transporte profesional, no respeto de las distancias de seguridad y maniobras antirreglamentarias, son algunas de ellas.
- 3) Algunos grupos de población se ven especialmente afectados por la inseguridad (jóvenes, mayores y usuarios vulnerables).

El programa establece los principales ámbitos de acción:

- 1) Mejorar la conducta de los usuarios:
 - a. La observancia de las normas se hace indispensable para lograr la seguridad vial, por cuanto es la vulneración de las normas (sobre todo en materia de alcohol, uso de cinturón o casco y exceso de velocidad) la principal causa de accidentes. Tanto, que asegura, cómo una intervención centrada en estos tres factores podría lograr más de la mitad del objetivo de reducción global del 50% del número de muertos.
En este sentido, se propone un planteamiento que combine por una parte, la vigilancia policial, y, por otra, la educación y concienciación de los usuarios. El control y las sanciones impuestas por infracciones a las normas de circulación, sobre todo la privación del permiso, son muy diferentes de unos Estados a otros, de modo que la Comisión se propone impulsar una red de información entre administraciones nacionales en materia de permisos. En cuanto a las campañas de educación y concienciación, la Comisión pone énfasis en campañas específicas sobre las tres causas principales de mortalidad en carretera (velocidad, alcohol y cinturón). Así mismo, impulsa la preocupación en el uso de drogas ilícitas y ciertos medicamentos como factor de riesgo cada vez más alarmante.
 - b. Permiso de conducción y formación. La Comisión pretende perfeccionar el sistema de acceso progresivo a las diversas categorías de permisos, evitar las posibilidades de fraude que propicia la profusión de modelos de permisos válidos en el territorio de la unión Europea, y comprobar que los conductores conservan sus facultades. La Comisión valora la posibilidad de permisos progresivos para los jóvenes, la atención en los mayores y la rehabilitación de los autores de infracciones graves, por cuanto algunos estudios sobre programas de rehabilitación muestran una reducción de los casos de reincidencia en un 50%, apoyando con ello la idea de los permisos probatorios o permiso por puntos.
 - c. Uso del casco. El uso del casco reduce a la mitad el riesgo de traumatismo craneal mortal o grave, lo que permitiría una reducción anual de 1.000 vidas en el conjunto de la UE, lo que obliga a dar una consideración especial a los esfuerzos sobre esta cuestión.
- 2) Sacar partido del progreso técnico para fabricar vehículos más seguros
 - a. Importancia del diseño de vehículos, exigiendo niveles mínimos de protección para evitar accidentes y proteger de las lesiones a los usuarios. Aunque la protección de que disfrutaban los ocupantes de un vehículo sigue mejorando en todos los Estados, la mayoría de las muertes o lesiones de peatones y ciclistas se producen tras haber chocado éstos con un vehículo, por lo que es precisa la protección para reducir los elevados riesgos de lesiones de los usuarios vulnerables.

- b. Información al consumidor (EuroNCAP) sobre los niveles de seguridad, como un derecho de los compradores de vehículos nuevos
 - c. Protección en caso de accidente o seguridad pasiva, con especial consideración al cinturón de seguridad y a los dispositivos de retención para niños
 - d. Prevención de accidente o seguridad activa, mediante mejora de la visibilidad, visión nocturna, neumáticos, sistemas ITS, perfeccionamiento de sensores, sistemas de estabilidad (ESP), dispositivos antiarranque, identificación electrónica de vehículos, etc. En definitiva, aumentar la eficacia de las nuevas tecnologías de seguridad a fin de prevenir la producción de accidentes.
 - e. Inspección técnica periódica, incluyendo otras categorías de vehículos y buscando la armonización internacional de las normas mínimas de inspección.
- 3) Fomentar la mejora de las infraestructuras viarias, bajo la consideración de que el diseño de la vía puede influir notablemente en el comportamiento de los usuarios. Crear entornos clementes en los que el error humano no entrañe necesariamente la muerte o lesiones graves. Metodología comunitaria para realizar proyectos, verificación de obras, realización de auditorías y evaluación de resultados (EuroRAP) son propuestas claves para la Comisión. La elaboración de guías que armonicen las características técnicas de las infraestructuras y la señalización, la información a los conductores y las mejores prácticas está también entre sus prioridades. Igualmente ocupa un lugar destacado la seguridad en túneles y el concepto de carretera inteligente, que permita la detección anticipada de condiciones anormales de circulación transmitiendo al conductor los datos necesarios para incrementar su seguridad.
 - 4) Seguridad del transporte profesional de mercancías y viajeros, tanto para evitar los accidentes en que se ven implicados como para asegurar a sus conductores un entorno laboral seguro. Así, tiempos de conducción y descanso, tacógrafo digital, limitadores de velocidad, formación inicial y continua, son algunos de los temas en los que pone el énfasis la Comisión.
 - 5) Primeros auxilios y asistencia a las víctimas de accidentes de tráfico, bajo el convencimiento de que una mayor rapidez de intervención y diagnóstico a la hora de prestar asistencia a los accidentados de tráfico, podría salvar millares de vidas.
 - 6) Recogida, análisis y divulgación de datos sobre accidentes, a fin de profundizar en sus causas y conocer sus circunstancias, de modo que sea posible la adopción de las medidas más eficaces para la reducción de su número y sus consecuencias. Para ello, se propone la creación de un Observatorio europeo de la seguridad vial, que coordine todas las actividades comunitarias en el campo de la recogida y el análisis de datos, las mejores prácticas y los resultados de los proyectos de investigación.

3. 2. Programa de Acción Comunitario en el ámbito de la Salud Pública

Existe también un Programa de acción comunitario en el ámbito de la salud pública 2003-2008 cuyo propósito es ofrecer un marco estratégico que ayude a todos los Estados miembros a dar prioridad a la adopción de medidas para disminuir los accidentes y las lesiones, destacando el papel que desempeña el sector sanitario en la prevención de lesiones. Si bien se deben a múltiples causas, los accidentes de tráfico son una de las más destacadas.

Las lesiones son una importante causa de muerte en la población europea. Tras las enfermedades cardiovasculares, el cáncer y las enfermedades respiratorias, ocupan el cuarto lugar entre las causas de fallecimiento. Además:

- Son la principal causa de muerte entre los jóvenes
- Son una importante causa de discapacidad
- Son una importante causa de morbilidad y gasto sanitario
- Son un factor de pérdida de productividad
- Afectan de manera desigual a los grupos sociales

Y, sin embargo, pueden aplicarse medidas eficaces para reducir el enorme coste de los accidentes y las lesiones en la sociedad:

- Las lesiones, a diferencia de otras causas de mala salud y muerte prematura, pueden evitarse.
- Hay pruebas abundantes de la eficacia de algunas medidas de prevención.
- Los beneficios de la prevención de lesiones son a menudo diez veces superiores al coste de la intervención
- Siempre hay margen de progresión y mejora de la salud.

El Plan de acción comunitario insta a los Estados Miembros a asumir los retos que plantea la prevención de lesiones y den a ésta mayor protagonismo en su lista de prioridades de salud pública. Para ello es preciso:

- Cuantificar e identificar los factores de riesgo y evaluar la eficacia de las intervenciones
- Intervenciones basadas en datos contrastados e intercambio de experiencias
- Políticas y programas multisectoriales, siguiendo las orientaciones del sector sanitario
- Campañas de prevención de lesiones.

A partir de ahí, es necesario un sistema de vigilancia de lesiones a escala comunitaria que aporte la mejor información disponible sobre la magnitud del problema, indispensable para la elaboración de políticas, orientación de las acciones y evaluación de los resultados.

El sistema de información comunitario sobre lesiones permitirá:

- Tener una panorámica general de todos los riesgos de lesión
- Combinar datos procedentes de las diferentes estadísticas o registros
- Evaluar las cargas sanitarias

- Comparar los riesgos de lesión y los determinantes del riesgo entre países
- Determinar los factores de riesgo para emprender iniciativas políticas
- Medir avances y determinar si se alcanzan objetivos de los planes de prevención.

Su objetivo es cotejar y difundir la información sobre medidas de prevención que han resultado adecuadas en proyectos comunitarios o nacionales. Es necesario un intercambio de experiencias eficaz y debe facilitar el sector de la salud pública, profesionales sanitarios a los que habrá que garantizar una formación adecuada en las políticas de prevención y que deberán trabajar en estrecha colaboración con el resto de profesionales involucrados en la materia. Los Estados miembros establecerán políticas de prevención de lesiones que implique a todas las partes interesadas y el sector sanitario debería asumir un papel de coordinación.

El programa de acción define las siete áreas prioritarias para las medidas de prevención de lesiones teniendo en cuenta el impacto social de éstas en términos de número, gravedad y consecuencias, la eficacia real de las intervenciones y la viabilidad de una aplicación eficaz de intervenciones. Los ámbitos prioritarios son los siguientes

- Seguridad de niños y adolescentes (tb en accidentes de circulación: sistemas de retención casco en bicicletas)
- Seguridad de personas mayores (tb en el ámbito de la circulación)
- Seguridad de usuarios vulnerables de la vía pública
- Prevención de lesiones deportivas
- Prevención de lesiones causadas por productos y servicios
- Prevención de las autolesiones
- Prevención de la violencia entre personas

En definitiva, un planteamiento conjunto de la prevención de lesiones por parte de la Comunidad favorecerá una Europa más segura. Pero para conocer y tratar el problema de las lesiones se precisa también, a nivel nacional, una cooperación sostenida entre las autoridades nacionales, regionales y locales de los Estados miembros, sus organismos de salud pública e investigación, las empresas y los grupos de interés.